KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Szoferów i Mech. Autom. w Polsce

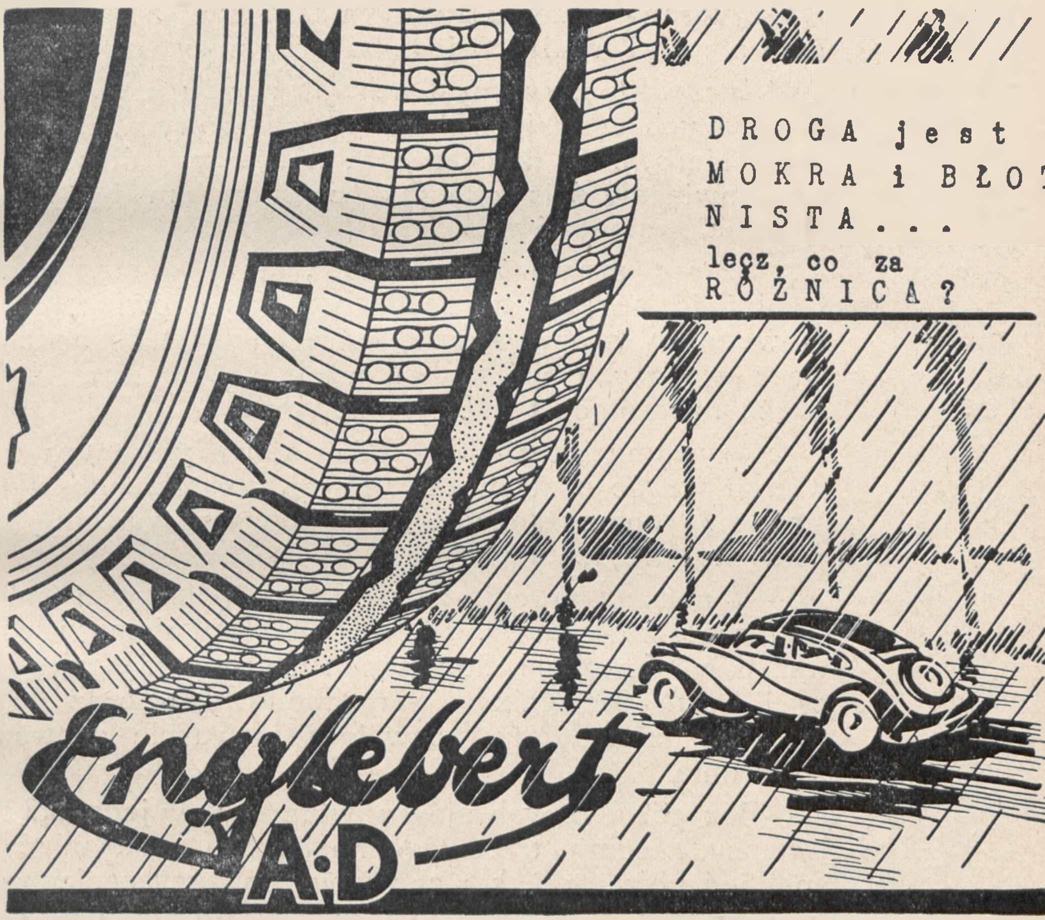
Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

CZERWIEC

1938 r.

VI.

Treść:



Bez względu na pogodę, opona

ENGLEBERT „A D"

gwarantuje bezpieczną jazdę i nie zarzuca wozu nawet na mokrym asfalcie

Żądajcie wszędzie opon ENGLEBERT „AD"

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:

Warszawa, ul. Marszałkowska 60/31, tel. 9-95-94.

CENA EGZ. 30 GR.

Koledzy!

Zwracamy się do Was z wezwaniem następującem:

Odbyty niedawno w Toruniu ogólno-polski zjazd kierowców, mechaników-monterów i ślusarzy samochodowych—postanowił utworzyć organizację zawodową, która p. n. „Polskie Stowarzyszenie Ślusarzy Samochodowych i Kierowców pojazdów mechanicznych w Polsce" już rozpoczęła swą działalność.

Wybrany przez zjazd Tymczasowy Zarząd Stowarzyszenia znajduje się w Toruniu z siedzibą przy ulicy Szpitalnej 8.

Zarząd ten, w myśl uchwał zjazdu zwraca się do wszystkich istniejących w kraju związków zawodowych, stowarzyszeń i organizacyj kierowców, mechaników, monterów i ślusarzy samochodowych, aby nawiązały ścisły kontakt z Zarządem i wypełniły powzięte na zjeździe postanowienia.

Szereg spraw zawodowych, które Zarząd musi przeprowadzić i załatwić, nakłada na każdego z Was obowiązek popierania ukonstytuowanego Stowarzyszenia, które tylko wtedy będzie mogło wywiązać się z włożonych nań zadań, jeżeli wszyscy bez wyjątku członkowie okażą mu pomoc i należyte poparcie.

Wzywamy przeto wszystkich stowarzyszonych do spełnienia obowiązku wobec centrali zawodowej, do opłacenia składek do zarejestrowania poszczególnych oddziałów i nawiązania łączności z zarządem Stowarzyszenia.

W naszym organie zawodowym (Kierowca Polski — Warszawa — Marszałkowska 60, tel. 9-95-94) podajemy i podawać będziemy wszelkie informacje, dotyczące ruchu organizacyjnego, warunków pracy i bytu pracowników samochodowych oraz drukować będziemy wszelkie komunikaty, uchwały i instrukcje centrali Stowarzyszenia z Torunia.

Bez górnolotnych słów powtarzamy: w jedności siła! Każdy z Was, Koledzy, rozumie treść tego hasła. Kto chce mieć prawa — musi spełniać obowiązki, kto chce, by Stowarzyszenie broniło jego interesów — musi być czynnym (nie biernym) jego członkiem, zorganizowanym działaczem.

Zatem — do szeregu!

ZARZĄD TYMCZASOWY

Polskie Stowarzyszenie Ślusarzy Samochodowych i Kierowców pojazdów mechanicznych w Polsce

Każdy wie najlepiej -gdzie go but uwiera ...



Kierowca, który nie tylko prowadzi, ale i „czuje" swą maszynę, zna najlepiej jej bolączki i wie, że

GARGOYLE MOBILOIL

to wypróbowany przyjaciel silnika.



GARGOYLE **Mobiloil**

VACUUM OIL COMPANY S.A.

W sprawie motoryzacji kraju.

Zagadnienie motoryzacji kraju należy obecnie do rzędu najpoważniejszych, zarówno ze względu na komunikację, jako i ze względu na obronę państwa.

W wielkich krajach obu kontynentów samochód wyparł konia, wyznaczając mu drugorzędną rolę. Auto, motocykl i samolot — stały się narzędziem szybkiej ulepszonej komunikacji. Mechaniczny pojazd zdobył sobie prawo obywatelstwa, a w niektórych krajach motoryzacja poszła tak daleko, że nawet konnicę (np. w Belgii) wyposażono w stalowe rumaki.

W porównaniu z innymi państwami, Polska jest, oczywiście „kopciuszkiem" w motoryzacji i musi w przyśpieszonym tempie odrobić stracony czas, by dopędzić i dorównać sąsiadom. Półtora wieku niewoli pod trójzaborem zostawiło ślad na gospodarczym życiu rozdartego kraju, wyniszczyło go materialnie i zatrzymało rozwój bytu naszego.

Obecnie, wraz z odbudową i rozbudową Polski niepodległej, rozwija się motoryzacja armii, transportu i komunikacji pasażerskiej. Zapotrzebowanie rynku naszego systematycznie wzrasta i tworzy gałąź przemysłu samochodowego, który w niedalekiej przyszłości powinien zająć poważne miejsce w produkcji i budżecie gospodarczym kraju.

Daleko nam jeszcze do tego, aby dogonić np. Amerykę, gdzie co piąty obywatel posiada samochód własny. Ale idziemy naprzód.

Statystyka przyrostu nowych samochodów wykazała, że np. w kwietniu 1938 r. inwentarz powiększył się o 1.700 wozów nowych, a bilans zeszłoroczny sprezentował sumę 15 milionów złotych, które obywatele polscy wywieźli zagranicę na kupno samochodów cudzoziemskiego pochodzenia.

Pieniądze śmiało możnaby ulokować w kraju i zasilić nimi polski przemysł samochodowy stawiający już samodzielne kroki i produkujący wozy, przystosowane do stanu naszych dróg, ale nie rozporządzający, jak się okazuje dostatecznymi środkami, by zaspokoić zapotrzebowanie rynku krajowego.

Jedyną wytwórnią polską, która produkuje samochody — są Państwowe Zakłady Inżynierii w Warszawie. Z ich warsztatów pochodzi „Polski Fiat", wóz krajowej produkcji, odpowiadający warunkom naszej komunikacji, zbudowany całkowicie z materiału krajowego i rękami polskich robotników. Wóz ten jest tańszy od wozów pochodzenia zagranicznego i, jak wykazały próby, konkuruje z tamtymi bez zarzutu zarówno co do jakoci, wytrzymałości, a przede wszystkim co do ceny i co do łatwości remontu i uzupełniania części składowych, które w każdej chwili można nabywać na miejscu. Fakt ten jest czynnikiem bardzo ważnym dla naszej motoryzacji, która musi uwolnić się od zależności zagranicy. Wozy bowiem, sprowadzane z obcych krajów (przeważnie z Niemiec) posiadają przywilej uciążliwej eksterytorialności, t. zn. że posiadacz zagranicznego wozu nie może na miejscu, w kraju, wyremontować zużytych, zepsutych jego części składowych i musi, w razie potrzeby szukać tych części zagranicą i sprowadzać je stamtąd, z fabryki, która dany wóz wyprodukowała. Jest trudność poważna i wysoce uciążliwa, a na wypadek zamknięcia granicy, lub, co gorsza, w razie wojny — urastająca do rangi pierwszorzędnego znaczenia. Wiadomo przecież, że z chwilą wybuchu wojny armja każdego z państw wojujących przeprowadzi mobilizację sił pociągowych, w tej liczbie samochodów prywatnych, których zdatność musi odpowiadać określonym warunkom. W jakimże położeniu znalazłby się rząd polski, gdyby na wypadek wojny, trzeba było zmobilizować samochody prywatne i gdyby okazało się, że większość wozów jest pochodzenia zagranicznego, że wymaga remontu i że zapasowe części trzeba sprowadzać z zagranicy, akurat z tego kraju, z którym, powiedzmy, Polska będzie w stanie wojny? Zrozumiałe, że wówczas nie można mieć nadziei na import owych „części składowych" i że nieuzupełnione wozy zagraniczne nadawać się będą do rupieciarni, nie na front. Unieruchomiony samochód nie nadaje się ani do walki, ani do zwożenia trupów. Sam jest trupem.

Wnioski stąd nasuwają się następujące:

1) Kto wie, czy producenci zagraniczni, za-



silający nasz rynek samochodowy nie mają, poza zyskiem handlowym, pewnego wyrachowania, polegającego na unieszkodliwieniu i zahamowaniu siły transportowej Polski w czasie wojny?

2) Obywatel Polski, nabywający wóz zagranicą, popełnia błąd ze skutkami następującymi:

a) wywozi pieniądze po za granicę Polski;

b) krzywdzi produkcję krajową i pozbawia robotnika polskiego pracy zarobkowej, której niema za wiele;

c) uzależnia się od wytwórni zagranicznych i zmuszony jest szukać ich pomocy dla remontu wozu;

d) działa pośrednio na niekorzyść siły obronnej kraju, pomniejsza zdolność motoryzacyjną armii.

Oto względy, przemawiające za ukróceniem importu samochodów zagranicznych marek do Polski i za rozbudową wytwórni krajowych, które, jak się okazuje, nie mogą podołać zapotrzebowaniu rynku krajowego.

Jeżeli w jednym tylko miesiącu (kwietniu 1938 r.), przybyło nam 1700 nowych wozów w znacznej części pochodzenia zagranicznego; jeżeli w ciągu ubiegłego roku zakupiliśmy zagranica wozów za sumę 15 milionów złotych — a wiemy, że w roku bieżącym zapotrzebowanie wzrasta (zwłaszcza na samochody pasażerskie małego typu) — musimy dołożyć starań, aby krajowe wytwórnie polskie stanęły do walki z konkurencją wytwórni zagranicznych. Mało tego. Musimy bić na trwogę i zwrócić się z apelem do rządu, by położył tamę ucieczce pieniądza polskiego zagranicę i zajął się inwestycją na rzecz polskich krajowych wytwórni smochodowych.

Jedyna krajowa wytwórnia — Państwowe Zakłady Inżynierii — produkująca „Polskiego Fiata", pracuje obecnie na rzecz armii i nie może podołać zamówieniom prywatnym i zapotrzebowaniom rynku handlowego. Zakłady metalurgiczne „Lilpop, Rau i Loewenstein" w Warszawie montują (nie wytwarzają) samochody pochodzenia niemieckiego, sprowadzając części składowe, wolne od cła pogranicznego. Setki agentów-pośredników zarabiają grube tysiące na tranzakcjach importowych. Są to agenci, obsługujący przeważnie interesy firm niemieckich, zdobywających pierwszeństwo przed innymi producentami, których wozy nie mają „wjazdu" do Polski przede wszystkim ze względu na olbrzymie cła. Któż np. sprowadzi sobie wóz amerykański, którego cena wynosi 6.000 złotych, a cło od niego sięga zawrotnej sumy 10 tysięcy?! Na tegorocznych Targach Poznańskich oglądaliśmy serię wozów różnych firm zagranicznych, śród których przeważały oczywiście wozy niemieckie. Tam też demonstrowano tablicę rozpiętości cen i ceł, które w podziw wprowadzają fachowca, kandydata na nabywcę samochodu i każdego, najmniej obeznanego z klkulacją, laika, zwiedzającego wystawę na Targach.

Z pośród importerów—Niemcy dzierżą prym jako najbliżsi sąsiedzi, najtańsi i korzystający z ulg celnych. Handel nie uznaje sentymentów. Kto tańszy — ten lepszy. Ale najlepszym będzie ten, kto zapewni nam samowystarczalność produkcji krajowej i uwolni Polskę od zalewu importu obcego z niemieckim na czele.

Rozbudowa polskiego przemysłu samocho-

dowego, tej największej gałęzi motoryzacji — ma swoją niezbyt jasną historię. Gdy swego czasu Ford złożył Polsce ofertę na zbudowanie na Pomorzu wielkiej wytwórni wozów — oferta jego wywołała namiętną dyskusję w sferach przemysłowych, w Rządzie i w Sejmie. Zastanawiano się nad tym, czy należy dopuścić kapitał cudzoziemski do inwestowania w Polsce — i tak wałkowano sprawę, że powstały z tego przysłowiowe „nici". A nici te, prowadząc do kłębka, prowadziły, jak się okazało, wprost do Berlina, który niechętnym okiem patrzył na zamiary Polaków, nawiązujących kontakt z finansjerą amerykańską. Agentury niemieckie zrobiły swoje: propozycja Forda nie doszła do skutku.

Zwolennicy samowystarczalności gospodarczej, stojąc na stanowisku nie wpuszczania do kraju obcego kapitału handlowo - przemysłowego, wskazywali na rabunkową jego działalność. Jest w tym wiele słuszności. Wiemy coś o tym. Wiemy z doświadczeń przemysłu górniczego, hutniczego, manufakturowego, elektryfikacyjnego itp., wiemy ile grosza wypompowali z Polski kapitaliści cudzoziemscy. I pompują nadal.

Ale jeżeli sami nie możemy dać sobie rady i musimy korzystać z usług obcego kapitału — to propozycja Forda nie należała do najgorszych. Ford inwestowałby w Polsce i zatrudnił by tysiące rąk roboczych. Stało się inaczej. Tymczasem kupujemy od Niemców i napychamy im kieszenie pieniędzmi, które uciekają z kraju bezpowrotnie .

Zeszłego roku uciekło 15 milionów złotych, a tego roku ucieknie jeszcze więcej. Aby temu zaradzić — trzeba uruchomić własne wytwórnie, rozbudować P. Z. Inż. (Państwowe Zakłady Inżynierii) i zahamować dopływ wozów niemieckich, zalewających polski rynek samochodowy. Sprawa motoryzacji kraju — otwiera wielkie pole dla przemysłu polskiego.

A wyłożone tutaj racje, związane z rozbudową i obroną kraju — powinny zmusić społeczeństwo polskie do zareagowania na niebezpieczeństwo i krzywdę, jaka nam się dzieje. Rząd zaś do posunięć, które uwolnią nas od zalewu obcego przemysłu i pozwolą oprzeć motoryzację kraju o własną produkcję polską.

Ani jednego wozu z zagranicy!!!

Józef Benzyna

Jak się kalkuluje koszt utrzymania małego samochodu (Polski Fiat 508)

Ogromna większość obywateli polskich wahających się z decyzją nabycia samochodu, uzasadnia swe obawy nie możliwością skalkulowania kosztów utrzymania samochodu. Ponieważ dziś bardzo wielu kierowców taksówek zdecydowało się na nabycie 508 jako samochodu najekonomiczniejszego dla eksploatacji, więc warto zrewidować jak te koszta się przedstawiają i jak je można będzie dalej jeszcze obniżyć.

Metody kalkulacji kosztów utrzymania samochodu są już od dawna przez fachowych autorów opracowane i w poważnych podręcznikach samochodowych opublikowane. Z zasady dzielimy te koszta na dwie grupy 1) na wydatki stałe i 2) na wydatki zmienne.

Do wydatków stałych zaliczamy:

1. Amortyzację samochodu, 2 oprocentowanie włożonego kapitału, 3 garaż, 4 ubezpieczenie, 5 podatek.

Dla wszystkich posiadaczy samochodów, największą trudność stanowi obliczenie kosztów amortyzacji samochodu. Musimy tu bowiem założyć pewną niewiadomą, bardzo zmienną dla różnych posiadaczy wozów. Ci, którzy umieją się w należyty sposób obchodzić z samochodem i ci którzy, lepiej i bezpieczniej prowadzą samochód będą mieli go dłużej w użyciu bez koniecznych napraw. Na przedłużenie życia samoch. wpływają takie czynniki dodatnie jak: stosowanie górnego smarowania, regularna wymiana olejów w przepisanym czasie, oszczędzanie silnika i unikanie największych szybkości, utrzymanie w porządku instalacji elektrycznej i karburatora i t. d.

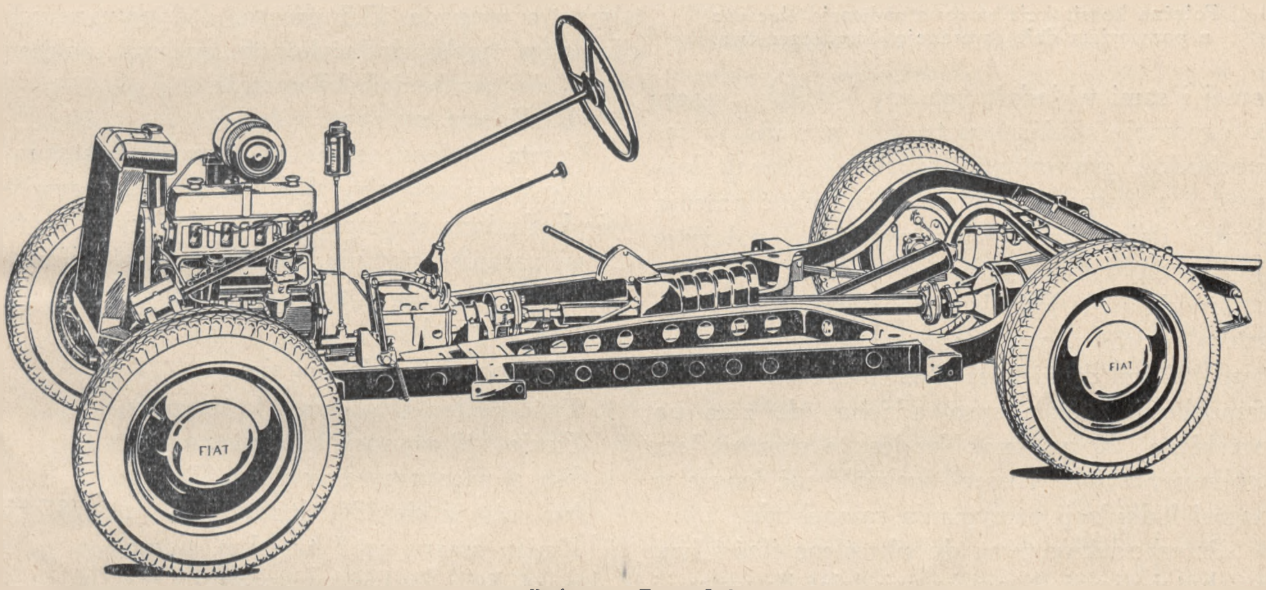
Ujemnie na długotrwałość samochodu wpły-

wają takie czynniki jak: ruszanie samochodem z miejsca, szczególnie w dnie chłodne bez stopniowego i powolnego nagrzewania, szybsza jazda po złych brukach, używanie tańszych smarów i przeciąganie okresu wymiany oleju i t. d.

Na ogół słyszy się od dobrych kierowców i posiadaczy taksówek, że Polski Fiat 508, bez remontu wytrzymuje najmniej 50 tys. km. Taksówka jest z reguły narażona na większe zużycie już choćby z tego powodu, że pasażer niecierpliwy i spieszący się, nie pozwala kierowcy rozgrzać powoli silnika w dnie chłodne i zmusza go do natychmiastowej jazdy. Kierowca wie

zrobimy dobrze dodając do cyfry kosztów kupna samochodu pewną sumę stałą. Według doświadczeń miejscowych trzeba okresowo przeprowadzić następujące naprawy:

Co 15 tys. km. wymianę tulejek i gałek sterowniczych co pociąga za sobą koszt około 200*) Zł. Po 50 tys. km. trzeba zmienić tłoki łożyska kulkowe, przeszlifować cylindry, dać nowe pierścienie, dopasować panewki, wyregulować wał korbowy i poczynić ważniejsze naprawki w podwoziu. Pociąga to za sobą koszt około 1700 zł.**) Łącznie więc chcąc wyeksploatować samochód 508 do granicy stu tys. km. trzeba włożyć w niego:



Podwozie Fiata 508.

o tem że w takich wypadkach ścianki cylindra są pozbawione oleju i nim ten olej należycie zacznie cyrkulować, silnik wykona tysiące obrotów niemal na „sucho". Ratuje go od zniszczenia w tych wypadkach górne smarowanie a więc dodawanie specjalnych i kosztownych olejów do benzyny.

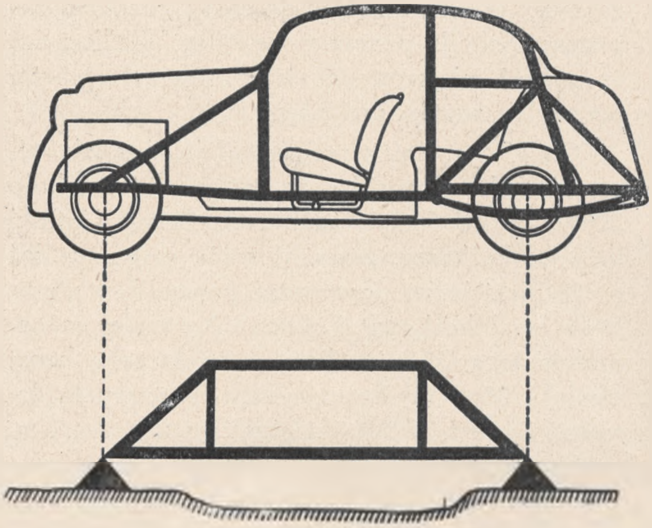
Z tych rozważań dojdziemy do wniosku, że w naszym sposobie kalkulowania będzie słuszniejsze przyjęcie większych cyfr i gorszych warunków eksploatacji samochodu, przyjmując jego zdolność do pracy bez remontu w czasie przebiegu 50,000 km. a po niezbyt kosztownym remoncie dalszych 50 tys. km. Jednym słowem

1. Cenę kupna	5300 zł.
2. Pięciokrotną wymianę tulejek i regulowanie sterowania	1000 zł.
3. Kapitalny remont po przebiegu 50 tys km.	1700 zł.
Razem trzeba liczyć	8000 zł.

Po tym okresie wóz jest dalej zdatny do użytku lecz potrzeba znowu przeprowadzić gruntowną i kosztowną naprawę. Oczywiście kierowcy zawodowi najczęściej mechanicy, przeprowadzają remonty znacznie taniej, nabywają części zamienne krajowe po tańszych cenach, znają warsztaty rzemieślnicze pracujące

*) W małych warsztatach koszt ten redukuje się do 80 zł.

**) I ten koszt da się zredukować do sumy 700 zł.



Potężna konstrukcja ramowa nadwozia złączona z podwoziem daje gwarancję bezpieczeństwa.

taniej i sami wkładają znaczny wysiłek pracy, co ogromnie obniża koszta. Dla posiadaczy samochodów prywatnych radzimy jednak korzystać z warsztatów Fiata, które choć pracują drożej, dają jednak pełną gwarancję należytego wykonywania napraw.

Przyjmując jednak te najwyższe cyfry kosztów naprawy otrzymamy na każde przebytych 100 km drogi koszt 8 zł. przyczem wartość samochodu zostaje sprowadzona do zera po przebiegu 100 tys. km. Nie jest to słuszne, lecz wolimy przyjąć gorsze warunki niż lepsze w naszej kalkulacji utrzymania samochodu.

Przechodzimy teraz do określena ilości km, przebytej rocznie drogi by wiedzieć ile wstawić na koszta amortyzacji. Przeciętny posiadacz samochodu dla użytku prywatnego, posiłkujący się nim jak tramwajem dla przejazdów po mieście i używający go zamiast kolei do przejazdów między miastami, może rocznie wyjeździć około 15 do 20 tys. km. Tylko ci, którzy mają zajęcia specjalne związane z inspekcją robót na prowincji, są w stanie odbyć więcej km.

Mieszkaniec stolicy może liczyć dziennie **najwyżej 30 km.** przy normalnym urzędowaniu czy pracy zawodowej, a więc rocznie może przebyć najwyżej około 10.000 km. Jeśli do tego dodać jakieś większe podróże po kraju lub jeden dalszy wyjazd za granicę otrzymamy dla prywatnego posiadacza samochodu cyfrę roczną około 15,000 km przebiegu. Oczywiście posiadacz taksówki musi z natury rzeczy znacznie więcej przebiec rocznie kilometrów, lecz to raczej będzie w dalszych naszych rozważaniach wpływało na potanienie kosztów utrzymania samochodu, niż na podrożenie.

Wychodząc z tych założeń przyjmiemy następujące koszta stałe:

1. Amortyzacja samochodu rozłożona na 15 tys. km. rocznie (a 8 zł. za 100 km.)	1,200,00 zł.
2. Oprocentowanie kapitału od sumy 5.300 zł. po 8%	42,40 zł.
3. Garaż po 20 zł. przez 12 mies.	240,00 zł.
4. Ubezpieczenie	400,00 zł.
5. Podatek drogowy	120,00 zł.
Razem	2,002,40 zł.

Jednym słowem koszt przebiegu jednego kilometra wypada 13,3 grosza. Do powyższych kosztów trzeba dodać koszta, zmienne, zależne od ilości przebytych kilometrów.

B. Koszta zmienne.

Koszta zmienne stoją w wyraźnym stosunku do ilości potrzebnych kilometrów i oczywiście będą inne dla posiadacza taksówki, który musi rocznie znacznie więcej przebyć kilometrów niż ktoś inny używający samochodu dla własnej wygody.

Na koszta te składają się:

1. Ilość spalonej benzyny, która przy Fiacie 508 wynosi 9 litrów na 100 km a więc przy przebiegu 15 tys. km. równa się 1350 ltr. × 0,58	787 zł.
2. Zmian smaru co 3 tys. km. licząc po 4 litry za każdym razem i cenę bardzo dobrych smarów po 4 zł. za litr otrzymamy 5×4×4	80 zł.
3. Zużycie opon przyjmując wymianę już po 30 tys. km. co w praktyce przy starannym utrzymaniu samochodu nie zachodzi otrzymamy 4×75 zł. = 300 zł. a przy 15 tys. km. połowę tej sumy	150 zł.
Razem koszta zmienne	1,017 zł.

co podzieliwszy na 15 tys. km. przebiegu da nam 6,7 grosza na km.

Razem z poprzednimi kosztami km. otrzymamy

Koszta stałe	13,03 gr.
Koszta zmienne	6,07 gr.
Za każdy km.	20,00 gr.

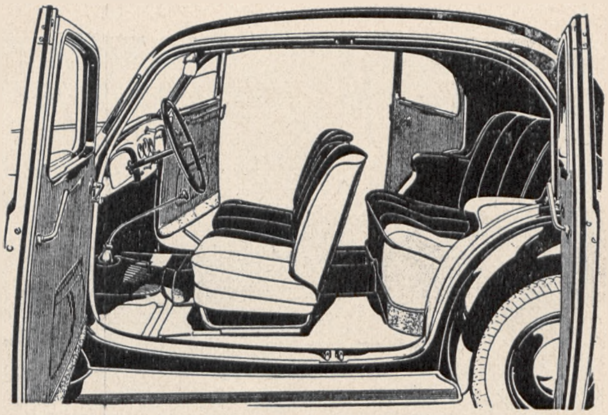
W tym naszym obliczeniu, przyjętym dość ostrożnie i raczej w kierunku większych wydat-

ków, pominęliśmy celowo zwrot podatku, oraz inne jeszcze możliwe oszczędności. Dzięki temu doprowadziliśmy raczej do oceny kilometra przebiegu nieco wyższej, niż jest w rzeczywistości, choćby z tego względu, że przeciętny posiadacz samochodu nie fachowiec istotnie tyle wyda. Z drugiej strony widzimy, że kalkulacja przywiodła nas do cyfry zbliżonej nawet dla posiadaczy taksówek, którzy przy cenie 40 gr. za kilometr przebiegu muszą bardzo uważać by mieć jak najmniej jałowych kilometrów, gdyż, inaczej nie zarobiliby nawet na swe utrzymanie.

Jak jednak będzie sobie kalkulować koszta przejazdu prywatny posiadacz samochodu, mogący go wykorzystać wyłącznie zamiast tramwaju lub kolei. Otóż przy tych wysokich nawet cenach przebiegu tak jedno jak i drugie sumuje się na niekorzyść kolei i tramwaju, jeśli z samochodu korzysta cała rodzina zarówno w wyjazdach wypoczynkowych, zagranicznych czy krajowych na bliższą i dalszą metę.

Koszta przejazdów w wielkim mieście nie są tak małe w stosunku rocznym jakby się mogło wydawać, szczególnie w tym wypadku gdy osoby jeżdżące tramwajami nie krępują się tym pozornie drobnym wydatkiem*). A więc liczyć rodzinę złożoną z 4 osób trzeba by dać każdej bilet miesięczny w cenie 33 zł. lub tyleż na wydatki na przejazdy, by dać im swobodę ruchu po wielkim mieście. A to stanowi w rocznym budżecie 363 zł. na jedną osobę czyli 1353 zł. na rodzinę.

Mamy więc prawie połowę wydatków na utrzymanie i amortyzację samochodu pokrytą. Co się tyczy przejazdów koleją, to wobec stawki 8 groszy za kilometr przy dużej nawet relacji 500 km. w jedną stronę otrzymamy wydatek wynoszący 32 gr. za kilometr od 4 osób, na rodzinę udającą się na święta, lub wakacje. Przy mniejszych odległościach ten wydatek jest jeszcze większy.



Wnętrze dwudrzwiowej karetki Fiat 508.

W porównaniu więc do kosztów jazdy samochodem, oszczędność na samochodzie zarówno w podróżach krajowych jak zagranicznych jest bezapelacyjnie większa. I tylko dla tych osób samochód jako komunikacyjny środek codziennego użytku nie przedstawia wartości, kto posiada zniżki kolejowe i tramwajowe z tytułu swego stanowiska. Dla każdej większej czy mniejszej rodziny, samochód czteroosobowy a dla małżeństw bezdzietnych dwuosobowy zawsze będzie środkiem komunikacyjnym tańszym niż tramwaj i kolej. Należy tylko zrewidować swój budżet na podróże i przejazdy a łatwo się o tem przekonać.

Inż. E. Porębski

Ciche niebezpieczeństwo.

Na temat niebezpieczeństwa rowerowego na szosach, niejednokrotnie mieliśmy okazję pisać. Niestety sprawa ta ciągle jest aktualną i stale przypomina się nowemi wypadkami.

Sprawie tej trafne i rzeczowe uwagi poświęcił K. Warsz., z którego pozwalamy sobie zacytować poniższe rozważania:

„Straszny wypadek na szosie pod Siedlcami, zakończony tragicznie dla nieuważnego rowerzysty, a przykro dla pasażerów samochodu, winien być przestrogą i bodźcem do energiczniejszego wglądu w sprawy ruchu na szosach. Albowiem mimo wydania przed mniej więcej trzema kwartałami specjalnych przepisów dla rowerzystów, mało który z nich do przepisów tych się stosuje.

---

*) Wydając codziennie po kilkadziesiąt groszy na przejazdy, nie zdajemy sobie sprawy, ile to stanowi rocznie.



Ze zjazdu w Toruniu — delegaci z sztandarami.

Nie chcemy oczywiście na rowerzystów zwalać całej winy za wszystkie wypadki... Rower jest narzędziem popularnym i pożytecznym szosy polskie nie są zaopatrzone w ścieżki rowerowe, trudno więc ograniczać ruch rowerów spychać cyklistów do rowu albo na kocie łby zbocza. Trudno też pochwalać wyczyny automobilistów, urządzających sobie ze zwykłych szos — autostrady, i przejeżdżających z szybkością 100 kilometrów przez ludne drogi podmiejskie, sioła i miasteczka. Ci — jeśli im się zdarzy wypadek — są sami sobie winni.



Ze zjazdu w Toruniu — delegaci zjazdu.

Ale jednak obserwując najprzychylniejszym okiem ruch rowerowy, przyznać trzeba, że pozostawia on wiele do życzenia. A oto przykłady:

Rowerzyści — szczególnie „on i ona" nie lubią jechać gęsiego. Znacznie przyjemniej jest jechać obok siebie, przy czym usłużny kawaler podtrzymuje słabiej pedałującą damę swego serca. Automobilista jadący w ślad za taką idyllą nie powinien jej, w imię bliźniego, naruszać ale zwolniwszy do 20 km. na godzinę i dawszy zawczasu ostrzegawczy sygnał, objechać ją ostrożnie, życząc wszystkiego najlepszego, aż do małżeństwa włącznie... Jeśli czyni inaczej, ryzykuje nietylko życiem tamtych, ale swoim i własnych pasażerów... Albowiem sygnał dany za późno, przy szybkiej jeździe, sprawia że oboje rowerzyści oglądają się instynktownie w tył, co narusza mechanicznie równowagę rowerów. Te wysuwają się na środek szosy. Przerażeni cykliści odwracają kierownik w stronę przeciwną, co ma znów ten skutek, że jeden rower jedzie do rowu, a drugi przewraca się po środku szosy i wpada pod samochód. Ten ostatni, aby wyminąć ofiarę własnej „lekkomyślności", wpada na drzewo, zarzuca i grzebie pod gruzami i rowerzystów i własnych pasażerów...



Ze zjazdu w Toruniu — delegaci.



Opisaliśmy wypadek klasyczny, ale znamy i inne. Szosą z Sochaczewa do Błonia jedzie samochód prowadzony przez znakomitego kierowcę - gentlemana. Jedzie z szybkością 75 km. na godzinę, co na prawie pustej i dobrej drodze nie jest wszak ekscesem.

W pewnej chwili na zboczu drogi ukazuje się wóz, jadący przepisowo w tym samym kierunku co samochód. Naprzeciw zaś — również na zboczu — rowerzysta. Wszystko zatem jest w porządku.

Kierowca daje sygnał i zjeżdża na środek szosy. aby wyprzedzić wóz. Rowerzysta jedzie wciąż na przeciw, bokiem kostki — może trochę nieostrożnie, ale w każdym razie między nim a wozem jest kilka metrów swobodnej drogi dla samochodu. Przejechać można.

I oto w chwili, gdy samochód wyprzedza wóz, a rower jest o jakieś dwadzieścia metrów w przodzie, ten ostatni wyjeżdża naraz na środek szosy i jak byk na czerwone sukno... rzuca się na chłodnicę samochodu.



Ze zjazdu w Toruniu — pochód delegatow z sztandarami do kościoła Św. Jana.

Gdyby miał do czynienia z kierowcą niedoświadczonym lub choćby mniej zręcznym, mielibyśmy do zanotowania w kronice jeszcze jeden poważny wypadek. Wykręcić w prawo, aby ominąć rowerzystę, znaczyłoby bowiem wpaść na wóz. Wykręcić w lewo... wpaść do rowu lub na słup telegraficzny. Jechać prosto — zabić niefortunnego amatora sportu kolarskiego...

Wprawną ręką, dobrze działające hamulce i... przyznajmy, ograniczona w chwili mijania do 50 km. na godzinę, szybkość — połączyły się w symbol ocalenia. Nic się nie stało, tylko rowerzysta wpadł do rowu i potłukł się trochę. I cóż się okazało: jechał z głową spuszczoną omal między kolana, pedałując zawzięcie. Nie widział nic co się przed nim działo... prócz trzech - czterech metrów przed własnym kołem... I pewny był, że świat musi mu ustąpić.

Plaga rowerowa dzieli się więc na kilka kategorii: na „wyścigowców", zupełnie niepotrzebnie kupujących sobie sportowe rowery, na którym trzeba siedzieć zgiętym w pałąk, z głową między kolanami, co zupełnie nie nadaje się dla bezpiecznego ruchu po szosie; na „Hiszpanów" wożące swe ukochane z tyłu, lub jeszcze gorzej — z przodu na „łęku" lub kierownicy; na „ekwilibrystów" jadących bez trzymania; na „usypiaczy" nie mających w nocy światła; na „holendrów" nie mogących się



Ze zjazdu w Toruniu—Grupa młodych ślusarzy z Chełmna.

zdecydować na spokojną jazdę wzdłuż burty i zawzięcie „holendrujących" po jezdni; na „siłaczy" trzymających w jednym ręku drągi, widły, kosze, paczki i t. d. Jak dotychczas — mówiąc delikatnie—nie ma na nich... sposobu.

Osobną kategorię stanowią piraci rowerowi w miastach, szczególniej w Warszawie, gdzie takie „ciche niebezpieczeństwo" wyskakuje w tempie bolida z za rogu i sunąc po śliskim asfalcie, wywraca się na ciebie wraz z koszem bielizny, albo paczką książek ważącą 50 kilo... Rzecz stokroć groźniejsza od samochodu, bo, jak okręt co stracił stateczność — nie odpowiadając za swe ruchy.

Tak czy inaczej ujęcie w karby ruchu rowerowego na rogach i ulicach jest koniecznością, wynikającą z potrzeby ochrony życia ludzkiego. Oby więc jak najrychlej przepisy przestały być martwą literą prawa"...

Kierowcy-Jubilaci.

Załączamy w numerze niniejszym dalszy ciąg podobizn Kierowców - jubilatów, którzy mają poza sobą 20 lat pracy przy kierownicy. Przypominamy, że przystosowywujemy odpowiednią uroczystość jubileuszom, nad programem której pracuje wyłoniona z pośród Kolegów-jubilatów Komisja.

Kto z Kolegów szczególnie z prowincji, do tej pory nie nadesłał swej fotografi, odpisu pierwszego prawa jazdy z przed najmniej 20 lat, proszony jest o uskutecznienie tego w najbliższym czasie, gdyż musimy ustalić ilość żetonów i dyplomów.

Informacji udziela codziennie w godzinach 10—3 redakcja Kierowcy Polskiego, Warszawa Marszałkowska 60.



Rynas Karol
pracuje na Forcie Bema jest kierowcą 30 lat



Łoń Stanisław
pracuje na Autobusach Miejskich jest kierowcą 28 lat



Ziółkowski Józef
pracuje na własnej taksówce jest kierowcą 27 lat



Kalbarczyk Władysław
pracuje na taksówkach jest kierowcą 27 lat



Pamuła Antoni
właściciel taksówki jest kierowcą 27 lat



Baranowski Wiktor
pracuje na Autobusach Miejskich jest kierowcą 26 lat

Samochodowe Warsztaty Elektrotechniczne

M A R I A N C Z Y S Z

Warszawa, Leszno 75. Telefon 11-33-78.

Przewijanie i naprawa dynamo, starterów, magnet i sygnałów. Naprawa i ładow. akum. sam. wszystkich typów. Rob. wyk. ściśle fachowo, szybko i solidnie. Dojazd tramw. 0, 9, 15 i P.



Gieroś Bronisław
pracuje na autobusach Miejskich jest kierowcą 23 lata



Muszyński Gustaw
pracuje w Tow. Przewoz. „Eksped. Kresowa" jest kierowcą 23 lata



Wielgosz Paweł
pracuje w Państw. Urzędzie Wychowania Fizycznego i Przyspcsob. Wojsk. jest kierowcą 22 lata



Marcinkowski Bronisław
pracuje w Zarządzie Miejskim Wydział Ogrodniczy jest kierowcą 22 lata



Sawicki Władysław
pracuje w Firmie Eksped. Hartwig, jest kierowcą 21 lat



Depta Paweł
pracuje w Zamkowej Kolumnie samochodowej jest kierowcą 20 lat

Kronika.

Nowe znaki zakazów.

Na podstawie konwencji z r. 1931 wszystkie te znaki są pomyślane na jednej wspólnej zasadzie: biała tarcza z czerwoną obwódką wskazuje zakaz lub ograniczenie ruchu, rysunek na niej — do jakich pojazdów zakaz się odnosi, lub czego zebrania. Brak rysunku oznacza zakaz ruchu całkowitego.

Poza tym istnieją trzy znaki dodatkowe: jeden kierunek ruchu (niebieska tarcza z białym napisem), zakaz używania sygnałów dźwiękowych i zakaz wyprzedzania.

1	2	3
Na zł. ______ **gr.** ______	**PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY** **Na zł.** ______ **gr.** ______ złote słowami: ______ ______ **gr.** ______	**DOWÓD NADESŁANIA** Przekazu Rozrachunkowego **Na zł.** ______ **gr.** ______
Imię, nazwisko i adres wpłacającego	Odbiorca: **Wydawnictwo:** **KIEROWCA POLSKI** **Warszawa, Marszałkowska 60.**	Odbiorca: **Wydawnictwo:** **KIEROWCA POLSKI** **Warszawa, Marszałkowska 60.**
Nr. rozrachunku: **1**	Nr. rozrachunku: **1**	Nr. rozrachunku: **1**
Dzień wpłaty	Dzień wpłaty Nr. wpłaty .... (Podpis przyjmującego) Stempel okręgu	Nr. wpłaty .... Podpis przyjmującego)

Załączony przekaz prosimy po wypełnieniu oddać w najbliższym urzędzie pocztowym.
Prenumerata wynosi rocznie zł. 4.—

W wypadku zamknięcia drogi na całej jej szerokości, ustawione będą rogatki koloru popielatego z częścią środkową czerwono - białą. Znaki ograniczające szybkość ruchu mają być oddzielne dla pojazdów mechanicznych i oddzielne dla pojazdów konnych, przy czym szybkość dla pojazd. mechanicznych nie może być ograniczona do normy mniejszej, niż 15 km. na godzinę.

Znaki zakazu zatrzymywania pojazdów lub pozostawiania ich dla postoju dotyczą tylko tej strony jezdni, po której znaki zostały ustawione.

Znaki zakazów będą ustawiane po prawej stronie drogi na początku odcinka, przy czym znak końcowy zaopatrzony będzie w tabliczkę z napisem „koniec".

Niemiecki „wóz ludowy" za 900 marek!

Odsłonięto wreszcie zasłonę tajemnicy strzegącej zazdrośnie efekty prac nad wozem handlowym, którego ostateczny prototyp został zbudowany i sprezentowany kancelerzowi Hitlerowi. Dane techniczne tego cudu techniki motorowej przedstawiają się następująco: Cena wozu gotowego do jazdy wynosić będzie 990 RM (!). Wóz przystosowany jest do dużych przeciętnych szybkości, nawet do 100 klm. na godzinę. Waga wozu wynosi 650 kg. Silnik umieszczony jest z tyłu (odpada więc kardan i t. d.) rozwija 24 KM i zużywa 6 do 7 litrów benzyny i 0,1 litra oleju na 100 km. Długość wozu 4,20 m., szerokość 1,55 m. Silnik jest chłodzony powietrzem. Wszystkie koła mają niezależne zawieszenie. Karoseria jest na tyle obszerna, że może pomieścić nawet pięć osób. Kształt karoserii — aerodynamiczny. przypominający nieco małego Steyra lub najnowszy model Adlera (2,5 l.). — W pierwszej serii prototypów wykonano trzy różne karoserie: limuzyna, kabrio - limuzyna i torpedo.— W krótkim czasie wykonana zostanie następna seria 40 wozów ludowych. Wóz ten będzie sprzedawany wg. specjalnego systemu ratalnego po

5 marek tygodniowo.

Również dla właścicieli wozu ludowego został opracowany specjalny system ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej i wypadku. Przypuszczalnie ubezpieczenie będzie wynosiło ok. 1 marki tygodniowo. Oczywiście twórcy wozu ludowego nie zapomnieli bynajmniej o zagadnieniu tanich garaży i tanich, wszędzie sprzedawanych części zamiennych. „Wóz ludowy" jest rzeczywiście niesłychanie tani. Jeśli się przeliczy cenę tego wozu na wartość zboża (przy cenie w Rzeszy), to otrzyma-

Przedpłata na:

KIEROWCA POLSKI

za 1938 r.

zł. .... gr. ....

Za przesyłkę pieniędzy tym przekazem nadawca nie opłaca

1

UWAGA: Wszelka korespondencja, zamieszczona na 1-szym odcinku, poza wskazówkami wedle treści nadruków podlega opłacie przez naklejenie znaczka pocztowego w wysokości opłaty taryfowej.

NA TYM ODCINKU ŻADNEJ KORESPONDENCJI NIE NALEŻY UMIESZCZAĆ

sprawdził ....

wpisał ....

Nr. listy rozrachunkowej ....

2

(podpis sprawdzającego)

Dzień nadesłania

Nr. listy rozrachunk. ....

3

my, że przedstawia on wartość jedynie niecałych:

50 korcy żyta.

Kalkulacja wozu jest tajemnicą. Tym więcej, że przecież wóz ten będzie produkowany z materiałów syntetycznych. Nawet pobieżny rachunek każe przypuszczać, że wóz ludowy jest premiowany w ten lub inny sposób.

W ubiegłym tygodniu rozpoczęto prace przy budowie fundamentów wytwórni tego wozu, który ma wprowadzić przewrót w motoryzacji Niemiec i po tym pośrednio w motoryzacji innych krajów.

KRONIKA SPORTOWA

XI Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski.

Jazda okrężna na dystansie ok. 3.815 km. podzielona została na sześć etapów: w dniu 25.6 (sobota) — start pierwszego wozu o godz. 6-ej rano **etap I** Warszawa — Grodno — Wilno — Narocz **(ok. 564 km),** 26.6 (niedziela) start pierwszego wozu o godz 2 min. 30 nad ranem — **etap II** — Narocz (właściwie schronisko przy osadzie Kupa) — Mołodeczo — Nieśwież (ok. 190 km. po drogach gruntowych) — Bereza Kart. — Bielsk Podl. — Kałuszyn— Mińsk Maz. — Warszawa (ok. 755 km), **Etap III** — dn. 27.6 (poniedziałek) start o godz. 0.00 (północ) Warszawa — Lublin — Zamość — Lwów — Stryj — Sambor — Sanok — N. Sącz — Zakopane **(ok. 841 km.).** We wtorek 28.6 dzień odpoczynku w Zakopanem. **Etap IV** 29.6 (środa) start z Zakopanego o godz. 0.00 (północ) na trasę Zakopane — Jabłonka — Polana — Katowice — Herby — Łask — Łódź — Łowicz — Warszawa **(ok. 609 km). Etap V** start 29.6 (środa) o godz. 21-ej na trasę Warszawa — Łowicz — Kutno — Konin — Poznań — Bydgoszcz — Chojnice — Kościerzyna — Egiertowo — Kartuzy — Łebno — Wejherowo — Reda — Gdynia **(ok. 641 km).**

W czwartek 30.6 dzień odpoczynku w Gdyni.

Etap VI start 1.7 (piątek) o godz. 2-ej nad ranem na trasę Gdynia — Mały Kack — Żukowo — Nowa Karczma — Zblewo — Skórcz — Nowe — Grupa — Grudziądz — Wąbrzezno — Rypin — Płońsk — Modlin — Warszawa **(ok. 405 km).**

Ogółem trasa sześciu etapów wynosi ok. 3.815 km.

Do tej pory do Raidu zgłosiło się 63 kierowców (36 polaków, 24 Niemców, 1 Wiedeńczyk, 1 Czech i Włoch).

Od wydawnictwa.

Koledzy! Pismo nasze żadnych subsydiuw nie otrzymuje, jest i musi być samowystarczalne. Ażeby je udoskonalić redakcyjnie i powiększyć objętościowo, co jest naglącą potrzebą chwili, musicie poprzeć nas więcej intensywnie, opłacając prenumeratę. Koszta są niewielkie zł. 4 rocznie a zł. 2 półrocznie, każdy z nas uregulować może; na przesłanie wam pisma bezpłatnie nas nie stać, możemy robić wyjątki tylko dla bezrobotnych.

Nie zapominajcie więc już w najbliższym czasie wpłacić prenumeratę załączonym w numerze tym przekazem rozrachunkowym. Możecie uskutecznić to bez żadnych dodatkowych opłat w najbliższym Urzędzie Pocztowym.

Sekretariat Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automobilowych w Polsce mieści się przy ul. Marszałkowskiej 60, tel. 9-95-94.

Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł. 250, za 1/2 str. zł. 125, za 1/4 str. zł. 75, za 1/8 str. zł. 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . . zł. 4.— Półrocznie . . . . . zł. 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. 12—2 p.p.	Administracja jest czynna codziennie od 10—3 p.p.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 60/31, tel. 9-95-94.

Redaktor i Wydawca: *Stanisław Karolczyk*

Druk. H. Hyndle i M. Styss, Warszawa, Zielna 41.

Posiadacze Samochodów

Polski Fiat

mają nietylko wóz oszczędny, wysokiej klasy

ale również

mają naprawdę zapewnioną opiekę i części, ponieważ wytwórnia „POLSKICH FIATÓW" znajduje się w kraju!

Państwowe Zakłady Inżynierji

Warszawa, ul. Terespolska 34/36.

Tel. 5-48-10 (Centrala).